

TRANSPORTE IRREGULAR DE TRABALHADORES RURAIS

*Maurício Kalache**

1. Introdução

O aspecto posto em discussão é apenas parte destacada da totalidade de questões ligadas à qualidade de vida do trabalhador rural e sua família.

Propomo-nos a isolar, temporariamente, o tema “Transporte de Trabalhadores Rurais”, para enfrentá-lo como questão de ordem pública, ligada à atividade administrativo-fiscalizatória da circulação de veículos automotores, afeta, conjuntamente, à Secretaria de Estado dos Transportes, através de sua Divisão dos Serviços de Transporte Comercial (DSTC), às Polícias Rodoviárias Estadual (e aos BPTrans) e Federal, à Polícia Civil e ao Ministério Público.

Deixaremos de lado, ainda, considerações sobre Medicina, Higiene e Segurança do Trabalho, ligadas ao tema, mas estranhas ao método escolhido para o enfrentamento do problema.

Fixamos, outrossim, que a experiência a seguir relatada colhe-se de programa desenvolvido no ano de 1994, quando estávamos à frente da Promotoria de Justiça da Comarca de Mandaguçu, no Estado do Paraná.

2. Os meios de transporte do “bóia-fria”

Não só o trabalhador volante (diarista), quanto os demais envolvidos com a lida no campo, são normalmente conduzidos em grupos, pelo empregador ou pelo “gato” (agenciador), em veículos diversos: carroças, tratores, caminhonetes, caminhões ou ônibus.

Salvo algumas exceções (v.g. a Usina Santa Terezinha, localizada no Distrito de Iguatemi, Município de Maringá/Pr.), poucos são os empregadores que oferecem ônibus para transportar os obreiros. No geral, o que se lhes destina é a condução em veículos, originalmente, inadequados para o transporte de passageiros, ou, quando muito, apenas “adaptados para a viagem” (sic).

* Mestrando em Direito Penal pela Universidade Estadual de Maringá.

É nesse quadro de transportes que, não raras vezes, chega-nos a notícia de acidentes de circulação envolvendo vários trabalhadores rurais no trajeto de ida ou de volta da lavoura. O saldo, nesses casos, geralmente, é trágico.

3. O Ministério Público e os sindicatos dos trabalhadores rurais

Desnecessário, entre Promotores de Justiça, lembrar a vocação do Ministério Público para a defesa dos hipossuficientes.

A classe campestre é, sem sombra de dúvida, uma daquelas ditas “excluídas” e, por isso, destinatária dos serviços de nossa Instituição.

Vimos quão importantes fomos aos trabalhadores rurais quando, há pouco, examinávamos, com ótica de Ministério Público, os pedidos de homologação de tempo de serviço rural, para fins de aposentadoria. Desde lá, o vínculo entre o Ministério Público e os Sindicatos Rurais, mais do nunca, estreitou-se, surgindo, daí, uma ligação direta do Promotor de Justiça com um sem número de rostos anônimos, esqueléticos, pagos com esmolas, sem terra, tristes, analfabetizados e quase sem esperança, chamados, genericamente, de “bóia-frias”.

É em nome desses homens, mulheres e crianças, que já morrem por tantas outras insuficiências, muitas delas obra da omissão do Estado, que os órgãos agentes do *Parquet*, ao lado dos Sindicatos dos Trabalhadores Rurais, devem ombrear-se no enfrentamento urgente da questão do transporte inadequado do rurícola, a fim de, pelo menos nessa matéria, evitar mais tragédias no campo. Essa, aliás, foi uma das premissas da *Carta de Compromisso de Honra em Legítima Defesa da Vida*, elaborada no 1º Encontro Estadual Sobre Saúde, Segurança e Comunicação do Movimento Sindical dos Trabalhadores Rurais do Paraná, realizado entre os dias 30 e 31 de agosto de 1.994, em Curitiba/Pr, ocasião em que o Ministério Público lá esteve representado e a isso se comprometeu.

4. O transporte adequado de trabalhadores rurais

A todos aqueles a quem interesse o tema, põe-se a questão de saber qual é a maneira de se fazer o transporte adequado dos “bóia-frias”.

Essa matéria envolve conhecimento técnico especializado. A noção do que seja seguro e adequado no transporte de pessoas é informado pela engenharia de trânsito, pela engenharia mecânica, pelos desenhistas industriais e etc. Não é o jurista que elabora o conceito, apenas apreende-o do setor tecnológico. Daí porque torna-se indispensável normatizar aquilo que em dado momento histórico os técnicos do setor entenderem como condições mínimas de transporte seguro. É isso o que se fez através da Resolução nº 683, de 02 de outubro de 1.987, do Conselho Nacional de Trânsito, onde se estabelece regras para a adequação do veículo de carga para transporte de passageiros, estipulando a forma de se adequá-lo e a

maneira de se lhe autorizar a circulação. No Estado do Paraná, a mesma regulamentação encontra-se no Ato Normativo 002/92, da Divisão dos Serviços de Transporte Comercial - DSTC, órgão ligado à Secretaria de Estado dos Transportes.

Responde-se, dessa forma, que adequado ao transporte de passageiros é o veículo que, não sendo originalmente fabricado para esse fim, foi ajustado às exigências da Resolução nº 683/87, do Contran e, no Paraná, ao disposto no Ato Normativo 002/92, do DSTC.

Assim, os proprietários de caminhões ou de tratores que queiram alinhar os seus veículos às normas regulamentares devem procurar o DSTC e, após adequá-los, requer autorização administrativa para circular no trajeto que especificarem.

5. O Ministério Público, a Polícia de Trânsito e a Polícia Judiciária

As estatísticas nacionais sobre o número de acidentes nas estradas e nos centros urbanos afastam qualquer dúvida sobre a importância e a urgência da prevenção dos acidentes de trânsito. Aliás, o ano de 1.994, por Decreto presidencial, foi considerado o ano nacional da prevenção de acidentes, período em que se desenvolveu várias campanhas de conscientização e prevenção para os perigos das ruas e das estradas. Em São Paulo editou-se lei municipal tornando obrigatório o uso de cinto de segurança no perímetro urbano. A Mídia lembra o reclame da Sociedade por maior rigor no tratamento da infração ao volante. Tramita o anteprojeto de Código de Trânsito, em Brasília. Há, pois, ambiente para discutir todas as faces da questão do trânsito seguro e responsável de veículos automotores.

Dentre as várias causas possíveis para tantas colisões, destaca-se a *inabilidade* e *desatenção* de quem esteja na direção do veículo, ou seja, a *"imprudência dos motoristas"* (sic).

A conduta perigosa - na direção de um automotor ou não -, ainda que não cause um resultado material, lesivo a bem jurídico tutelado, tem relevância para o direito penal. São as chamadas infrações penais de simples perigo. Nessa categoria de ilícitos penais é que, no mínimo, se enquadra o transporte irregular de pessoas. Cuida-se, pois, da atuação do Ministério Público face à prática ou prevenção de prática de infrações penais. Daí tratar-se de questão de ordem e interesse públicos, donde, a atuação conjunta do *Parquet* com as Polícias Militar e Civil.

6. A prevenção

O aforisma de que ninguém se escusa de cumprir a lei, a pretexto de desconhecer-la (*ignorantia legis neminem excusat*) e, em direito penal, a categoria do erro de proibição, devem ser lembrados para explicar a necessidade de informar

aos motoristas que é proibido o transporte de pessoas em veículos que não sejam próprios para isso ou que não estejam adequados a essa tarefa.

É necessário porque a proibição de tal transporte é conclusão que se extrai de uma interpretação sistêmica, de segundo grau, inacessível a maioria dos destinatários da norma.

Muitos, portanto, desconhecem, efetivamente, a proibição e nem lhes era exigível conhecê-la, posto que ao longo dos anos pouco se cuidou desta questão e nunca, na verdade, editou-se uma lei (norma jurídica válida, produzida pelo Poder Legislativo), expressa e clara, qualificando e proibindo o transporte dos “bóia-frias”, nos caminhões e tratores. Portanto, não havendo tipificação clara do comportamento (aspecto do princípio da legalidade) e tampouco explicitado a malha de normas remissivas que proíbem a conduta, é absolutamente compreensível a alegação de que o agente (o motorista) atua influenciado por inevitável erro de proibição, posto que, nas circunstâncias de seu atuar, não tinha potencial conhecimento do ilícito.

Ainda, a informação é indispensável e urgente porque enquanto não se edita regra clara, tipificando o autuar que consideramos ilícito, milhares de pessoas diariamente terão suas vidas expostas a perigo, direto e iminente, quando transportadas em paralamas de tratores, reboques improvisados, plataformas de colheitadeiras e, em maior número, nas carrocerias velhas de caminhões sem manutenção, que pelas estradas municipais, estaduais e federais, todos os dias trafegam imunes à fiscalização, em todo o País.

Interessa mais à Sociedade evitar os acidentes do que esperar que eles ocorram para então punir os culpados.

Vê-se, pois, que o primeiro ponto de afirmação é o de que deve o Promotor de Justiça, juntamente com os Sindicatos Rurais, patronais e de empregados, mobilizar os demais interessados, reunindo-os para discutir o tema e expondo-lhes as razões da proibição.

Nessa ocasião é prudente fazer uma reunião específica com os motoristas para levar-lhes ao conhecimento o que se pretende e ao mesmo tempo, mediante recibo em livro de registro apropriado, entregar-lhes, por escrito, o conteúdo da comunicação. Essa é uma maneira de, se necessário, comprovar, no processo criminal, o dolo do agente, caso, mesmo cientificado pelo Promotor, o motorista ofereça e pratique o transporte perigoso.

Um fato importante nesse quadro de considerações é que entre os próprios trabalhadores rurais nota-se certa resistência à imposição de providências de segurança para o seu transporte. Isso se deve a dois motivos: a) o “bóia-fria” teme perder a empreitada por causa dessa exigência; b) não reconhece nessa forma de condução algo que lhe ponha a vida em perigo, achando-a, quase sempre, “normal”.

A nossa experiência em Mandaguapé revelou que muitos empregadores e agenciadores, após reunidos com o Promotor, alardearam que dali em diante iriam

despedir os trabalhadores, mudando de cultura ou mecanizando-a. Além disso, soube-se que outros verberaram que encheriam os caminhões de trabalhadores e os deixariam na porta da Promotoria, a fim de que o Promotor lhes desse trabalho e comida.

As atitudes verificadas tiveram, por evidente, o intuito de colocar o Ministério Público em posição de aparente algoz dos interesse do campesino. A situação descrita revela que a informação deve ser estendida aos próprios transportados, a fim de neutralizar esse tipo de chantagem e maledicência, próprias de algumas pessoas egoístas e selvagens, preocupadas apenas em manter a margem de lucro que a mão de obra explorada lhes garante a cada safra colhida. Pior, na verdade, são alguns inescrupulosos agenciadores, que, sem deixar de serem, também, fruto do suor da terra, aliam-se aos empregadores, para impedir a melhoria da qualidade de vida de seus pares.

7. A repressão. Aspectos penais e processuais penais

Como já antecipamos, nosso entendimento é o de que quem transporta pessoas em condições de insegurança incide nas sanções do art. 132, do Código Penal, se não comete infração mais grave.

Aliás, sobre essa incriminação, é de se lembrar o que disse o Ministro Francisco Campos, na exposição de motivos do Código Penal, nº 42. Verbis:

No art. 132, é igualmente prevista uma entidade criminal estranha à lei atual: "expor a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e iminente", não constituindo o fato crime mais grave. Trata-se de um crime de caráter eminentemente subsidiário. Não o informa o animus necandi ou o animus laedendi, mas apenas a consciência e vontade de expor a vítima a grave perigo. O perigo concreto, que constitui o seu elemento objetivo, é limitado a determinada pessoa, não confundido, o crime em questão com os de perigo comum ou contra a incolumidade pública. O exemplo típico dessa species criminais é o caso do empreiteiro que, para poupar-se ao dispêndio com medidas técnicas de prudência, na execução de obra, expõe o operário ao risco de grave acidente. Vem daí que Zücher, ao defender, na espécie, quando da elaboração do Código Penal suíço, um dispositivo incriminador, dizia que este seria um complemento da legislação trabalhista ("Wir haben geglaubt, dieser Artikel werde einen Teil der Arbeiterschutzgesetzgebung bilden"). Esse pensamento muito contribuiu para que se formulasse o art. 132; mas este não visa somente proteger a indenidade do operário, quando em trabalho, senão também a de qualquer outra pessoa. Assim, o crime de que ora se trata não pode deixar de ser reconhecido na ação, por exemplo, de quem dispara uma arma de fogo contra alguém, não sendo atingido o alvo, nem constituindo o fato tentativa de homicídio.

Para além das considerações transcritas, o estudo do tipo legal previsto no art. 132, do Código Penal, só se completa após a leitura aos correspondentes comentários de Nelson Hungria e Celso Delmanto, aos quais se remete, por brevidade.

Na espécie, sabe-se que, entre outros aspectos, não elide a consumação do delito o consentimento do ofendido, que, ademais, deve ser sempre pessoa certa e determinada.

Sob essas premissas, vale notar que em caso de prisão em flagrante delito, não se pode esquecer que cada uma das pessoas transportadas é vítima e por isso deve ser ouvida.

Não se pode olvidar também que sendo crime de perigo concreto é necessário demonstrar que o veículo (que é o meio para a prática do crime) não se encontrava em condições para o transporte das vítimas. Para isso duas providências são indispensáveis: a) a apreensão do veículo; b) a realização de exame pericial, apto a demonstrar a inobservância das regras mínimas de segurança para o fim utilizado, acompanhado, se possível, de fotografias.

O comportamento tipificado, por definição, é doloso (dolo direto ou eventual). Assim, é necessário demonstrar a presença do elemento subjetivo do tipo, o que, não será difícil se houver a comprovação de que o indiciado foi notificado a comparecer a uma reunião promovida pela Promotoria de Justiça onde, após ouvir a preleção do agente ministerial, recebeu, por escrito, o comunicado, firmando nota de recibo, em livro próprio. Inquestionável, pois, que dessa forma demonstra-se que o motorista, renitente ao aviso de proibição da conduta, sujeitou, dolosamente, pessoas determinadas a transporte perigoso.

A afirmação de que o atuar expõe a perigo direto e iminente pode se embasar em quesito próprio a ser formulado por ocasião do exame pericial ou, quando não, embasada no reconhecimento de tratar-se de conceitos juridicamente indeterminados, cujo sentido e alcance é dado ao intérprete encontrar, com base nas máximas de experiência.

De acordo com o histórico pessoal do acusado e com as circunstâncias do crime e da pena a ser imposta, lembrar o disposto no art. 92, inc.III, do Código Penal, para postular a inabilitação do acusado para dirigir veículos (texto elaborado antes da edição da Lei nº 9.099/95, razão pela qual necessário considerar as possibilidades consensuais de aplicação da pena).

Finalmente, lícita é a responsabilização criminal do proprietário do veículo que, não sendo o seu condutor, tiver de qualquer modo contribuído para a prática do injusto típico (art.29, CP).

8. Conclusão

O ensaio ora apresentado é apenas uma contribuição na discussão necessária do tema epigrafado, que, à evidência, sujeita-se às críticas possíveis e esperadas.

De toda sorte, entretanto, o que se espera é que o Ministério Público do Estado do Paraná desperte para o problema e articule todo o instrumental que disponha para, como legítimo defensor do povo, liderar, em âmbito estadual, a campanha de prevenção e repressão do transporte inseguro do “bóia-fria”, pondo fim, se possível, aos números vergonhosos de mortes e mutilações ocorridas nesse tipo de acidente de trânsito.